

## **Информационно-аналитический материал к «круглому столу» на тему «О финансовом обеспечении региональных дорожных фондов в 2018-2021 годах»**

1. Решение о возрождении дорожных фондов<sup>1</sup> было принято Правительством Российской Федерации в конце 2010 года. Результатом явился Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации», который вступил в силу с 8 апреля 2011 года<sup>2</sup>. Указанным законом в Бюджетный кодекс Российской Федерации введена ст. 179.4 «Дорожные фонды». В данной статье закреплено понятие дорожного фонда как части средств бюджета, подлежащей использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности.

К дорожным фондам относятся Федеральный дорожный фонд, дорожные фонды субъектов Российской Федерации и муниципальные дорожные фонды.

В целях аккумулирования в дорожных фондах денежных средств Бюджетный кодекс Российской Федерации закрепил за этими целевыми бюджетными фондами собственные источники доходов, гарантирующие их наполнение. Таким образом, преимуществом вида финансирования дорожного хозяйства через целевые фонды является его более стабильный характер, что позволяет гарантировать своевременное финансирование заключенных контрактов на дорожные работы.

Также Бюджетным кодексом Российской Федерации определен минимальный размер дорожных фондов. Порядок расчета базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда закреплен в пункте 2 ст.179.4 Бюджетного кодекса. Так, базовый объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда устанавливается в размере 345 млрд. рублей. Эта сумма подлежит индексации на прогнозируемый уровень инфляции в соответствующем финансовом году и бюджетных ассигнований. Ассигнования равны прогнозируемому на соответствующий финансовый год объему поступающих в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации доходов от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимых на территории Российской Федерации, умноженному на установленный законом коэффициент<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Дорожные фонды функционировали в Российской Федерации в период с 1991 по 2001 г. и были упразднены в соответствии с Федеральным законом от 27 декабря 2000 г. № 150-ФЗ «О федеральном бюджете на 2001 год» (ст. 7).

<sup>2</sup> Российская газета. 08.04.2011. № 75. В соответствии со ст. 6 указанного закона отдельные его положения вступают в силу с 01.01.2013 и 01.01.2014.

<sup>3</sup> Коэффициент составляет 0,83. Статья 179.4. Дорожные фонды Бюджетного кодекса РФ. Действие п. 2 ст. 179.4 (в части положения о коэффициенте) приостановлено с 01.01.2017 до 01.01.2021. Значение

Ежегодно объем бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда утверждается федеральным законом о федеральном бюджете на очередной финансовый год и на плановый период и подлежит корректировке в очередном финансовом году и обособляется в рамках подраздела 0409 «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» Классификации расходов бюджетов.

В составе базового объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда предусматриваются бюджетные ассигнования на предоставление межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности в размере не менее 8 процентов указанного объема бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда на соответствующий финансовый год.

**2. Расходы федерального бюджета на дорожное хозяйство (дорожные фонды)** утверждены на 2018 год в объеме 684,5 млрд. рублей, на 2019 год 680,4 млрд. рублей, на 2020 год 692,9 млрд. рублей<sup>4</sup>.

Из этих средств на государственную программу Российской Федерации «Развитие транспортной системы» предусмотрено 589,6 млрд. рублей, 591,2 млрд. рублей и 609 млрд. рублей соответственно.

На приоритетный проект «Безопасные и качественные дороги» в федеральном бюджете на 2018 год предусмотрено 31,3 млрд. рублей.

Кассовое исполнение Федерального дорожного фонда в 2017 году составило 657,1 млрд. рублей. При этом бюджетам субъектов Российской Федерации были предоставлены субсидии на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, возникающих при строительстве и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или муниципального значения и искусственных сооружений на них на сумму 107,9 млрд. рублей.

В рамках государственной программы «Развитие транспортной системы» предусмотрено выделение средств на предоставление межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Федерации на финансовое обеспечение дорожной деятельности (ведомственная целевая программа «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»). В 2018 году на эти цели выделено 39,5 млрд. рублей, в 2019 году предполагается выделить – 40,2 млрд. рублей, в 2020 году – 42,3 млрд. рублей, в 2021 году – 76,1 млрд. рублей<sup>5</sup>.

---

коэффициента составляет в 2017 г. - 0,49, в 2018 г. - 0,54, в 2019 г. - 0,37, в 2020 г. - 0,36 (Федеральный закон от 30 ноября 2016 г. № 409-ФЗ (в ред. от 19.07.2018)).

<sup>4</sup> Расходы федерального бюджета по разделу «Национальная экономика» подразделу «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» утверждены на 2018 год в объеме 684,5 млрд. рублей, на 2019 год 680,4 млрд. рублей, на 2020 год 692,9 млрд. рублей. Согласно Федеральному закону от 05.12.2017 №362-ФЗ (ред. от 03.07.2018) «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» (приложение 13).

<sup>5</sup> Сводная информация по государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы». Материалы, представленные вместе с проектом федерального закона № 556362-7 «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов»

**3. Доходными источниками региональных дорожных фондов являются (п. 4 ст.179.4 БК РФ):**

- доходы бюджета субъекта Российской Федерации от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей;

- доходы консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации от транспортного налога;

- доходы консолидированного бюджета субъекта Российской Федерации от иных поступлений;

- межбюджетные трансферты из федерального бюджета.

**Таблица 1. Поступления в консолидированные бюджеты субъектов РФ основных доходных источников региональных дорожных фондов, млрд. рублей.**

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>1.09.2018</b>
Доходы от акцизов на дизельное топливо	102,1	142,4	135,4	99,7
Доходы от акцизов на моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей	2,8	2,2	1,4	0,9
Доходы от уплаты акцизов на автомобильный бензин	201,1	293	219	151,2
Доходы от уплаты акцизов на прямогонный бензин	-13,1	-21,1	-26,2	-23,3
Транспортный налог	140	139,1	154,9	52,9
Межбюджетные трансферты из Федерального дорожного фонда (предоставление субсидий на софинансирование расходных обязательств субъектов РФ, возникающих при строительстве и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального или муниципального значения и искусственных сооружений на них)*	144,8	122,9	107,9	н/д
<b>Итого:</b>	<b>577,7</b>	<b>678,5</b>	<b>592,4</b>	
Расходы региональных бюджетов на дорожное хозяйство (дорожные фонды), всего	739,3	865,5	946,6	525,9** 1 149,4***

Источник: данные Федерального казначейства

\*Сводные годовые отчеты об использовании бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда.

\*\* Исполнено по состоянию на 1.09.2018

\*\*\* Утвержденные бюджетные назначения на 2018 год

В результате изменения нормативов, произошло снижение поступлений акцизов на нефтепродукты в бюджеты регионов с 2017 года. Нормативы распределения изменились с 1 июня 2016 года, до этого 100% доходов от акцизов зачислялись в региональные бюджеты.

Следует отметить, что в рамках осуществления так называемого «налогового маневра» в целях поддержки производителей продукции нефтехимии предусмотрено предоставление нефтехимическим предприятиям налоговых вычетов по акцизам в случае использования в качестве сырья прямогонного бензина с применением с 1 января 2015 года повышающего коэффициента. В результате значительно увеличились возвраты из бюджетов субъектов Российской Федерации по акцизам на прямогонный бензин.

Так, по итогам 2016 года региональные бюджеты в результате этого решения потеряли более 21 млрд. рублей, а по итогам 2017 года – более 26 млрд. рублей. На это обращали внимание и региональные законодатели<sup>6</sup>.

#### **4. Изменения с 1 января 2019 года**

В 2019 – 2021 годах на объем доходов от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей (в дальнейшем - акцизы на нефтепродукты), поступающих в бюджеты субъектов Федерации, будут влиять разнонаправленные факторы. С одной стороны, в силу действующих нормативов распределения акцизов на нефтепродукты между федеральным и региональными бюджетами, объем средств, поступающих в бюджеты субъектов Федерации в 2019 и в 2020 годах должен быть меньше, чем в 2018 году. А с другой стороны, предполагается рост налоговых ставок по акцизам на нефтепродукты, что будет обеспечивать рост объема поступлений средств в бюджеты субъектов Федерации.

В 2018 акцизы распределяются по следующим нормативам: с 1 января по 30 июня – по нормативу 42,9% в федеральный бюджет, по нормативу 57,1% – в бюджеты субъектов Федерации; с 1 июля по 31 декабря – по нормативу 15,59% в федеральный бюджет, по нормативу 84,41% – в бюджеты субъектов Федерации.

В 2019 – 2023 годах нормативы распределения акцизов на нефтепродукты будут меняться следующим образом. В 2019 году будут действовать следующие нормативы: с 1 января по 31 января включительно – по нормативу 13,35% в федеральный бюджет, по нормативу 86,65% – в бюджеты субъектов Федерации; с 1 февраля

<sup>6</sup> Законодательное Собрание Пермского края внесло в Госдуму законопроект, которым предлагается доходы от акцизов на прямогонный бензин зачислять в федеральный бюджет, а не в региональные, как это происходит сейчас. РИА Новости, 17 сентября 2018 г.

по 31 декабря – по нормативу 41,9% в федеральный бюджет, по нормативу 58,1% – в бюджеты субъектов Федерации<sup>7</sup>.

**С 2020 года проектируются изменения:**

в 2020 году – по нормативу 33,4% в федеральный бюджет, по нормативу 66,6% – в бюджеты субъектов Федерации;

в 2021 году – по нормативу 25,1% в федеральный бюджет, по нормативу 74,9% – в бюджеты субъектов Федерации;

в 2022 году – по нормативу 16,7% в федеральный бюджет, по нормативу 83,3% – в бюджеты субъектов Федерации;

в 2023 году – по нормативу 8,4% в федеральный бюджет, по нормативу 91,6% – в бюджеты субъектов Федерации.

Начиная с 2024 года, 100% акцизов на нефтепродукты будут зачисляться в бюджеты субъектов Федерации<sup>8</sup>.

С 1 января 2019 года перечень доходов, поступающих в региональные дорожные фонды, пополняется доходами от денежных взысканий (штрафов) за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения<sup>9</sup>. Это позволит увеличить объемы региональных дорожных фондов. По данным Федерального казначейства, доходы консолидированных бюджетов субъектов Федерации от денежных взысканий (штрафов) за правонарушения в области дорожного движения составили в 2017 году 69 млрд. рублей. Ранее поступления от таких штрафов расходовались на любые нужды.

В 2019 году предполагается рост налоговых ставок по акцизам на бензин класса 5 и на дизельное топливо. Ставка по акцизу на бензин увеличится с 8213 рублей за тонну в 2018 году до 12314 рублей за тонну в 2019 году. Ставка по акцизу на дизельное топливо увеличится с 5665 рублей за тонну в 2018 году до 8541 рублей за тонну в 2019 году. В 2020 и в 2021 году предполагается рост акцизов на бензин, дизельное топливо и моторные масла<sup>10</sup>.

Нормативы распределения доходов от акцизов на нефтепродукты в бюджеты субъектов Федерации установлены в приложении 3 к проекту федерального закона "О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов". При этом начиная с 2020 года, часть доходов от уплаты акцизов на нефтепродукты, подлежащих зачислению в региональные бюджеты, будет направляться не только на формирование дорожных фондов субъектов Федерации, но и на реализацию

<sup>7</sup> Федеральный закон от 30.11.2016 № 409-ФЗ (ред. от 19.07.2018) "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений законодательных актов Российской Федерации".

<sup>8</sup> Проект федерального закона № 556373-7 «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Принят во втором чтении 13.11.2018.

<sup>9</sup> С 1 января 2019 года пункт 4 статьи 179.4 БК РФ дополняется абзацем пятым. Федеральный закон от 04.06.2018 № 141-ФЗ «О внесении изменений в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации в части формирования бюджетных ассигнований дорожных фондов».

<sup>10</sup> Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 11.10.2018). Федеральный закон от 03.08.2018 N 301-ФЗ.

национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги». На реализацию национального проекта в 2020 году будет направлено 12,6% поступающих от уплаты акцизов на нефтепродукты в региональные бюджеты, а в 2021 году – 22,3% указанных доходов<sup>11</sup>. Такое распределение средств приведёт к уменьшению объема поступлений в дорожные фонды субъектов Федерации.

С 2019 года разрешается одновременное использование средств Фонда развития и Федерального дорожного фонда для финансирования мероприятий государственных программ<sup>12</sup>. Это должно позволить увеличить объем средств, направляемых на строительство и реконструкцию автомобильных дорог.

Исп.: Гуринов Сергей Николаевич, тел. 8 (495) 697-98-23;  
Никологорский Дмитрий Юрьевич, тел.8(495)-697-61-85.

---

<sup>11</sup> Пункт 4 статьи 2 проекта федерального закона № 556362-7 «О федеральном бюджете на 2019 год и на плановый период 2020 и 2021 годов».

<sup>12</sup> Проект федерального закона № 556373-7 «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Принят в первом чтении 23.10.2018. Предполагается рассмотреть во втором чтении 13.11.2018.

**Проверка реализации в 2017 году приоритетного проекта  
«Безопасные и качественные дороги» (по материалам Счётной палаты  
Российской Федерации от 28.12.2017 № 49397)**

1. Целью приоритетного проекта является приведение в соответствие с требованиями технического регламента Таможенного союза «Безопасности автомобильных дорог» дорожной сети 38 городских агломераций, находящихся в 36 субъектах Федерации (к 2018 году – не менее 50% протяженности дорожной сети, к 2025 году – 85%), а также уменьшение в данных агломерациях мест концентрации дорожно-транспортных происшествий в 2018 году в 2 раза, в 2025 году – на 85%.

2. В период с 2019 по 2025 годы ежегодные объемы финансового обеспечения приоритетного проекта составят 60 млрд. рублей, из которых 30 млрд. рублей за счет средств федерального бюджета. При этом в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов» бюджетные ассигнования на реализацию приоритетного проекта в 2019 - 2020 годах не предусмотрены.

3. Только в Республике Татарстан (Казанская агломерация и Набережночелнинская агломерация) и Тюменской области более 50% автомобильных дорог городских агломераций соответствуют нормативным требованиям. Наихудшее состояние дорожной сети городских агломераций (менее 30%) установлено в Саратовской области – 19,4% и Кировской области – 24,3%.

4. В соответствии с программами комплексного развития транспортных инфраструктур (далее – ПКРТИ) городских агломераций к 1 ноября 2017 года необходимо провести ремонтные работы на 4 204 км автодорог регионального и местного значений. При этом окончательно завершены работы по ремонту 3 612 км, или 85,9% от предусмотренного ПКРТИ объема.

За 10 месяцев 2017 года субъектами Федерации устранено 1 345 мест концентраций ДТП в 38 городских агломерациях, или 85,6% от планового объема. По состоянию на 1 ноября 2017 года 21 регионом полностью устранены места концентрации ДТП. Наименьшее выполнение данного показателя (менее 80%) сложилось в Республике Башкортостан, Приморском крае, Нижегородской, Рязанской, Кировской, Свердловской, Ростовской, Омской областях.

5. По состоянию на 1 октября 2017 года выполнение целевых показателей результативности на 2017 год, установленных ПКРТИ Кемеровской и Новокузнецкой агломераций составило: доля автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям к их транспортно-эксплуатационному состоянию – Кемеровская агломерация – 42%, при плановом значении 42,7%, Новокузнецкая агломерация – 45,8%, при плановом значении 47,1%; снижение количества мест концентрации ДТП к уровню 2016 года –

Кемеровская агломерация – 65%, при плановом значении 92,3%, Новокузнецкая агломерация – 66,7%, при плановом значении 74,1%.

Исп.: Наумкин А.П., тел.: 8(495) 697-48-43.

**Анализ использования субсидий из федерального бюджета, предоставленных бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования в рамках реализации федеральной целевой программы «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014-2017 годы и на период до 2020 года» в 2015-2016 годах и истекшем периоде 2017 года (по материалам Счётной палаты Российской Федерации от 26.01.2018 № 2790)**

1. Общее количество населенных пунктов, расположенных в сельской местности, имеющих общественно значимые объекты, а также объекты производства и переработки сельскохозяйственной продукции по состоянию на 01.01.2015 составило 81,5 тыс., на 01.01.2016 – 81,7 тыс., на 01.01.2017 – 83,3 тыс. При этом количество указанных населенных пунктов, соединенных автомобильными дорогами с сетью автодорог общего пользования, составляет: на 01.01.2015 – 65,5 тыс. (в т.ч. автодороги с твердым покрытием – 78,1%), на 01.01.2016 – 69,2 тыс. (74,5%), на 01.01.2017 – 67,4 тыс. (78,2%).

2. Общая протяженность автодорог, ведущих к ближайшим общественно значимым объектам и к объектам производства и переработки сельскохозяйственной продукции в населенных пунктах, расположенных в сельской местности, в 2017 году по отношению к 2015 году увеличилась на 9,5%. При этом протяженность автодорог с твердым покрытием увеличилась только на 1,7%.

3. Протяженность указанных автомобильных дорог, не соответствующих нормативным требованиям, ежегодно увеличивается и составляет: по состоянию на 01.01.2015 – 99,4 тыс. км (65,4%), на 01.01.2016 – 103,1 тыс. км (67,4%), на 01.01.2017 – 104,8 тыс. км (67,9%).

4. В соответствии с Программой, критериями софинансирования из федерального бюджета региональных программ являлось, в том числе использование современных технологий при строительстве и реконструкции автомобильных дорог. Вместе с тем установлено, что в 2015 – 2017 годах только в 13 субъектах Российской Федерации они были использованы.

5. Установлены признаки нецелевого использования субсидий, предоставленных в 2015 – 2017 годах Орловской, Новгородской областям и Алтайскому краю, из федерального бюджета на софинансирование строительства и реконструкции автомобильных дорог на общую сумму 144,5 млн. рублей.

6. По состоянию на 01.01.2017 при плановом показателе первого этапа Программы (2014 – 2017 годы) – ввод 1,88 тыс. км, введено в 2015 – 2016 годах 0,74 тыс. км.



7. По состоянию на 01.01.2017 объем незавершенного строительства составлял 1 766 млн. рублей, в том числе проектно-изыскательские работы – 260 млн. рублей. На 01.10.2017 объем незавершенного строительства уменьшился и составил 940 млн. рублей, из которых проектно-изыскательские работы – 38 млн. рублей.

Исп.: Наумкин А.П., тел.: 8(495) 697-48-43.

## **СПРАВКА**

### **Комитета Совета Федерации по экономической политике о нововведениях в финансировании дорожной деятельности**

1. Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 "О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года" разработаны Основные направления деятельности Правительства Российской Федерации, подготовлены и сформированы 12 национальных проектов по ключевым направлениям развития страны, реализация которых повлияет на жизни миллионов людей. Общий объем ресурсов, которые будут направлены на национальные проекты в шестилетнем периоде, составит 14 триллионов рублей. На национальные проекты и развитие инфраструктуры предусмотрено в ближайшие три года 5,63 триллиона рублей в проекте федерального бюджета. Из этих средств в течение трехлетнего периода значительные ресурсы в сумме 1,4 триллиона рублей будут направлены на дорожное строительство, развитие инфраструктуры, в том числе транспортной – на такие проекты, как транспортные коридоры "Запад-Восток" и "Север-Юг", повышение экономической связанности территорий России. Из них на магистральные проекты – 1,075 триллиона рублей, на финансирование национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги" – 371,4 миллиарда рублей (средства федерального бюджета).

Достижение высоких показателей при реализации всех национальных проектов зависит от того, как федеральные инициативы примут в регионах. На их поддержку мы также планируем выделить очень значительные деньги: объем субсидий и дотаций только в следующем году составит практически 1,5 триллиона рублей. Эти средства будут направлены на создание условий для устойчивого развития регионов.

2. Принят **Федеральный закон от 4 июня 2018 г. № 141-ФЗ "О внесении изменений в статью 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации в части формирования бюджетных ассигнований дорожных фондов"**, в соответствии с которым при формировании дорожных фондов субъектов Российской Федерации с 1 января 2019 года будут учитываться доходы от штрафов за нарушение законодательства о безопасности дорожного движения в качестве дополнительного источника доходов дорожных фондов регионов. По подсчетам Минфина России это

позволит увеличить объемы региональных дорожных фондов примерно на 60,0 млрд. рублей.

3. В Государственную Думу Правительством Российской Федерации внесен **проект федерального закона № 556373-7 "О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации"** (13 ноября 2018 года принят во втором чтении). Данным законопроектом предусмотрено поэтапное увеличение норматива зачисления акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации, в бюджеты субъектов Российской Федерации. В случае его принятия к 2024 году доли бюджетов субъектов Российской Федерации в распределении доходов от уплаты акцизов на нефтепродукты будут доведены до 100% с соответствующим снижением доли зачисления указанных доходов в федеральный бюджет. Это позволит увеличить объем доходов бюджетов субъектов Российской Федерации и региональных дорожных фондов.

Дополнительные поступления в бюджеты субъектов Российской Федерации согласно пояснительной записке составят в 2020 году – 57 018 660,7 тыс. рублей, в 2021 году – 121 844 973,7 тыс. рублей, в 2022 году – 192 751 381,6 тыс. рублей, в 2023 году – 269 721 869,7 тыс. рублей, в 2024 году – 355 189 562,2 тыс. рублей.

4. С целью развития дорожной инфраструктуры в труднодоступных районах Крайнего Севера и освоения Арктики Правительством Российской Федерации разработан и внесен в Государственную Думу **проект федерального закона № 557735-7 "О внесении изменения в статью 37 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"** (о возможности строительства в районах Крайнего Севера платных автомобильных дорог без обеспечения альтернативного бесплатного проезда). Законопроект создает правовые условия для привлечения частных инвестиций в дорожную сферу в труднодоступных и географически сложных местностях.

В районах Крайнего Севера строительство дорог до большинства отдаленных и труднодоступных населенных пунктов не представляется возможным по причине высокой стоимости как самого строительства дорог, так и последующей их эксплуатации. Отсутствие должной транспортной инфраструктуры затрудняет освоение Арктики и выполнение социальных функций государства. Между тем районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности – это территория, которая размером превышает территории нескольких европейских государств, но при этом обеспечивает значительную часть промышленного производства России за счет добычи природных ископаемых. От результатов деятельности

добывающих компаний на этой территории в значительной мере зависит доходная часть федерального бюджета.

Единственным способом расширить сеть автомобильных дорог в районах Крайнего Севера и повысить доступность транспортных услуг для населения является строительство объектов на основе государственно-частного партнерства с привлечением частных инвестиций и дальнейшее их использование на платной основе. Однако существующие требования в части обязательного обеспечения бесплатного альтернативного проезда, учитывая географические условия Крайнего Севера и низкую заселенность, делают невозможным реализацию таких инфраструктурных проектов.

Законопроект вводит исключение из общих правил, разрешая строить в районах Крайнего Севера платные автомобильные дороги (их участки) без обеспечения альтернативного бесплатного проезда.

С целью защиты права граждан на свободное и бесплатное перемещение по автомобильным дорогам общего пользования, законопроектом вводятся следующие ограничения:

- проезд по таким дорогам (участкам дорог) для владельцев легковых автомобилей будет бесплатным;

- решение об использовании автомобильной дороги (участка дороги) на платной основе не может быть принято в отношении дороги (участка дороги), которая расположена в границах городских и сельских поселений;

- положение об использовании автомобильной дороги на платной основе в районах Крайнего Севера без обеспечения альтернативного бесплатного проезда не может применяться в отношении дорог (участков дорог), которые были построены и введены в эксплуатацию до дня вступления в силу предлагаемых законопроектом нововведений.

По мнению Комитета, в законопроекте соблюден баланс интересов государства, бизнеса и населения. Его реализация позволит удовлетворить интересы всех заинтересованных сторон.

Этот законопроект был подготовлен по просьбе субъектов Российской Федерации, в частности Губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа.

5. Увеличивая объемы финансирования дорожной деятельности, в том числе с привлечением частных инвестиций, важен **вопрос рациональной эксплуатации построенных автомобильных дорог, их сохранности**. С этой целью Правительством Российской Федерации подготовлен **проект федерального закона № 483297-7 "О внесении изменений в Федеральный закон "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" в части, касающейся весового и габаритного контроля транспортных средств"** (6 ноября 2018 года принят Государственной Думой в 1-м чтении). Он направлен на повышение эффективности весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных

дорогах. Предлагается расширить полномочия Минтранса России в этой сфере.

Минтрансом России будут утверждены требования к размещению оборудования, информирующего водителей о нарушении правил движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, которые выявлены с помощью работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и видеозаписи. Это позволит создать систему информирования водителей, что будет способствовать предотвращению совершения правонарушений в этой сфере.

Кроме этого, Минтранс России наделяется полномочиями по установлению метрологических требований к оборудованию, которое используется на пунктах весогабаритного контроля.

Более эффективный весогабаритный контроль с использованием современных технологий будет способствовать сохранению автомобильных дорог в надлежащем состоянии, что положительно скажется на безопасности дорожного движения, а также повысит собираемость платежей в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам тяжеловесными транспортными средствами. Эти средства являются источником формирования дорожных фондов.

Но, не дожидаясь новых полномочий, Минтранс России ведет работу по созданию Государственной автоматизированной системы весогабаритного контроля (Системы весогабаритного контроля). Данный проект предполагает развертывание до 2024 года на федеральных трассах 387 пунктов. Система весогабаритного контроля изначально создается по просьбе бизнес-сообщества и является частью национального проекта "Безопасные и качественные автомобильные дороги".

Кроме того, более 320 тысяч нарушителей требования о внесении платы за проезд грузовых транспортных средств массой свыше 12-ти тонн по федеральным дорогам в рамках системы взимания платы "Платон" выявил федеральный центр автоматизированной фиксации правонарушений Ространснадзора за три месяца работы (по состоянию на 15 октября 2018 года). Для оперативного информирования грузоперевозчиков в октябре текущего года заработал дополнительный сервис, позволяющий в режиме онлайн получать информацию о нарушении. Данные о штрафе будут публиковаться в личном кабинете пользователя на сайте [platon.ru](http://platon.ru). По данным Ространснадзора общая сумма вынесенных постановлений превысила 2,3 млрд. рублей (по состоянию на 15 октября 2018 года). Эти средства, также как и средства, собираемые с помощью системы "Платон", перечисляются в федеральный дорожный фонд.

Помимо этого, Ространснадзор организовал межведомственное электронное взаимодействие с Федеральной службой судебных приставов по вопросу взыскания неоплаченных штрафов. Также налаживается обмен

информацией с Федеральной таможенной службой, что исключит неоплату штрафов со стороны иностранных грузоперевозчиков и создаст равные условия для всех предпринимателей.